

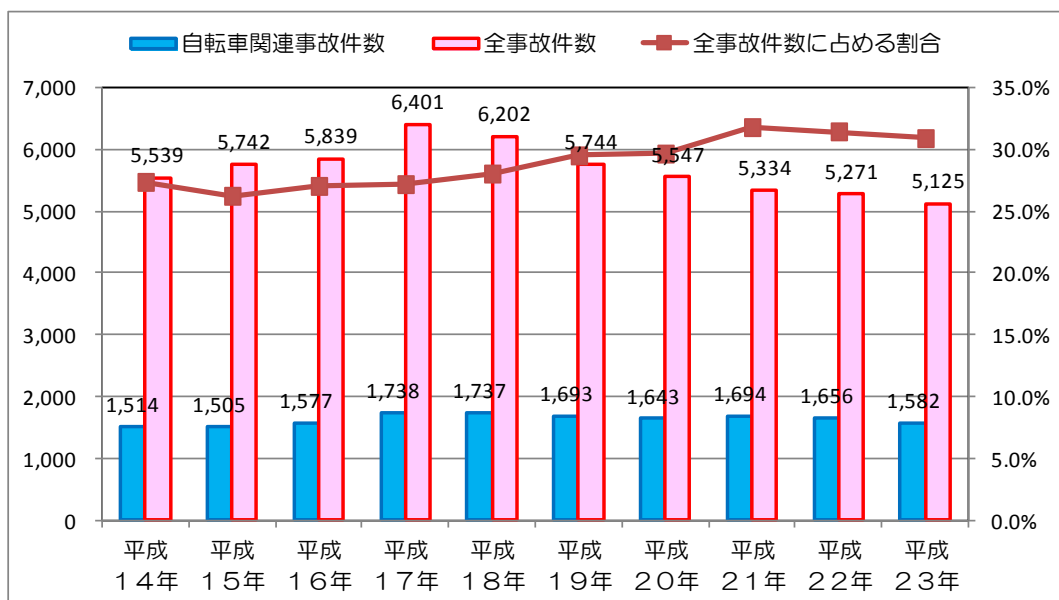
## 通行環境

### 1. 自転車通行空間の確保について

#### (1) 主な現状と方向性

##### ■主な現状

・堺市では、全事故件数に占める自転車に関与する事故件数の割合が増加している。



(第2回懇話会において、出典)

・自転車が関与する事故の多くは、主に交差点等での出会い頭や右左折時によるものが多い。(政府統計 平成23年度中の交通事故の発生状況)

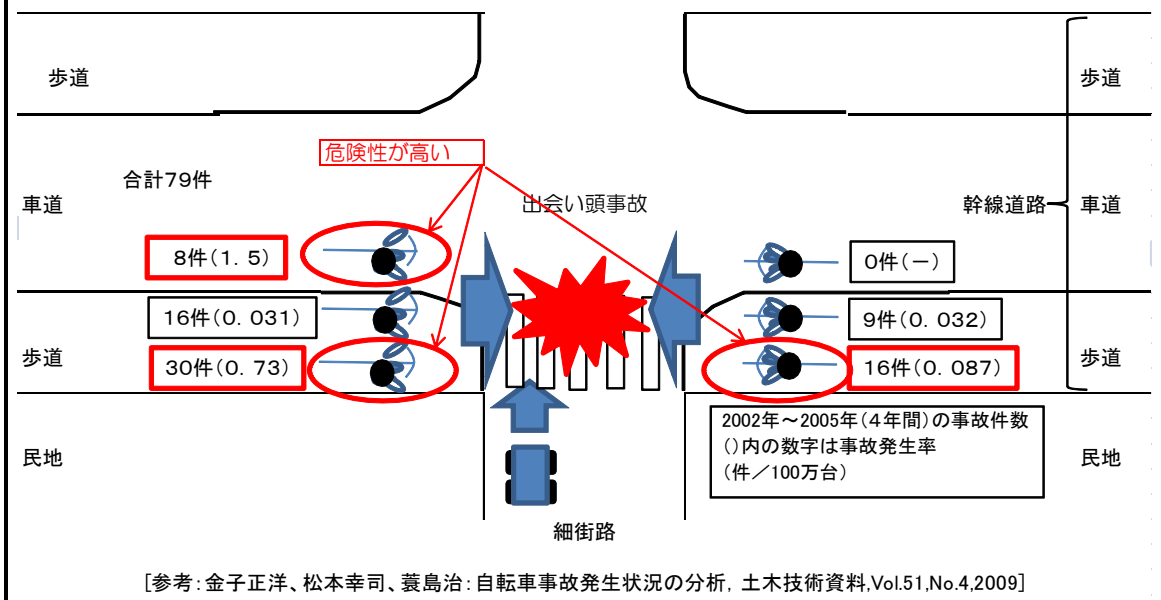
・国土交通省と警察庁より、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区として、平成20年1月に新金岡地区が指定を受け、自転車道を含めた自転車通行環境を整備した。

・第9次堺市交通安全計画(平成23年策定)では、基本理念として、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者や、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するための「人優先」の交通安全思想を、あらゆる施策を推進する際の基本とすべきであるとしている。

・平成23年10月に「自転車は『車両』であるということの徹底」から「自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進し、歩道を通行する者には歩行者優先を徹底させる」という通達を警察庁が出した。

・下図は、東京都内の幹線道路にある複数の細街路との交差点における4年間の自転車事故件数およびその自転車交通量に対する比率（事故率）を自転車の通行方向と通行位置ごとにまとめられたものである。細街路から進入する自動車から見て、車道を逆走する自転車や歩道の民地側を通行する自転車は、事故にあう確率が高い。

幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴



### ■今後の方向性

#### ・自転車の通行空間を確保

自転車が関与する事故を減らすため、歩行者の安全を第一とした自転車通行空間を確保する。

## (2) 整備方法

分離した主な整備方法としては、以下の方法がある。

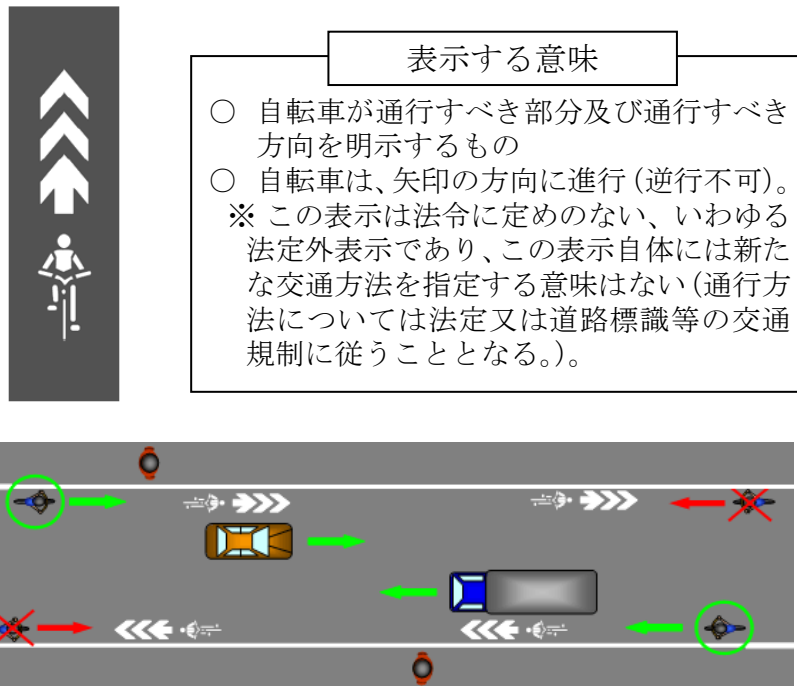
- ①歩行者、自転車、自動車を構造分離した「自転車道」
- ②自転車と自動車を視覚分離した「自転車レーン」(路肩のカラー化含む)
- ③歩行者と自転車を視覚分離した「歩道の視覚分離」

### 主な整備方法の特徴

整備方法	①自転車道	②自転車レーン	③歩道の視覚分離
イメージ図			
整備コスト	大	小	小
歩行者目線	安全	安全	接触のおそれあり
自転車の通行ルール	相互通行または一方通行	一方通行	相互通行 歩行者優先(徐行)
堺市での事例			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新金岡80号線</li> <li>・府道堺狭山線(泉北1号線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・深井73号線(社会実験)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府道大阪高石線(新)</li> <li>・府道堺大和高田線</li> <li>・府道大堀堺線</li> <li>・金岡公園東線 等</li> </ul>
備考	右の標識がある時は一方通行 	必要に応じて、自転車専用通行帯 	自転車が通行できる歩道(右の標識がある歩道)のみ整備可 

道路の再配分等による歩行者、自転車、自動車を分離した整備形態が困難である場合は、路面標示やサイン設置等により適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導し、ルールへの遵守・マナーの向上を促していく方法を検討していく。

### 東京都における事例



第2回東京都自転車対策懇談会（平成24年7月12日開催）資料参考

### （3）自転車通行位置、通行方向を明確化

整備するにあたっては、適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導するとともに、自転車の通行があることをドライバーに認識させるため、①路面着色、②路面標示、③誘導サイン等の設置を組み合わせることで自転車の通行位置、通行方向を明確化していく。

#### ①路面着色

路面着色は、原則として「青色」を使用するものとする。ただし、百舌鳥古墳群周辺地域や堺環濠都市地域等の景観に配慮する地域については考慮するものとする。

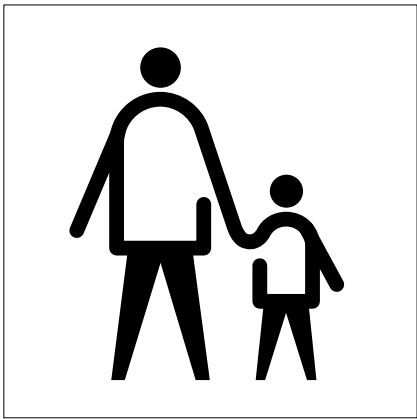


#### ②路面標示

路面標示は、交通規制標示に配慮し、法定外のサイン表示を活用することで、自転車の適正な通行位置と通行方向を明示する。

### ③誘導サイン等の設置

誘導サイン等を設置するにあたり、歩道部と車道部の通行ルールの違いや、通行位置について、堺市独自のわかりやすいシンボリックなデザインを用いて誘導を図る。

#### 誘導サインのデザインについて

名 称	サイン	内 容
歩行者		<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者通行空間の誘導シンボル</li> </ul>
のんびり		<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆっくりと走るゾーンであることのイメージ化（歩道の視覚分離）</li> <li>路面着色のカラーと合わせる</li> <li>nonbiri の“n”の形象化</li> <li>双方通行の標示</li> </ul>
スイット		<ul style="list-style-type: none"> <li>快適に通行できるゾーンであることのイメージ化（自転車レーン）</li> <li>路面着色のカラーと合わせる</li> <li>Suitto の“S”の形象化</li> <li>一方通行の標示</li> </ul>

#### (4) 自転車の安全通行の普及啓発

自転車通行環境の整備を行った路線について、歩行者や自転車利用者に対し、警察等関係機関・団体と連携した指導・啓発キャンペーンを実施し、自転車通行の安全と歩行者への安全確保を促すとともに、自転車通行における交通ルールの遵守やマナー向上に関する啓発を行っていく。



#### (5) 今後の取り組み

これまで、堺市では、歩行者の安全を確保するため、『歩道の視覚分離』を主に進めてきた。今後は、平成23年10月の警察庁の通達にあるように、「自転車は、原則車道であり、歩道は例外である。」という原則に基づいた『自転車道』や『自転車レーン』を重点において推進していく。